IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 246)
z dnia 13 grudnia 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 246)

13 grudnia 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat problemów firm producenckich i wykonawczych wobec braku finansowania inwestycji kolejowych i braku wyższej waloryzacji zawartych kontraktów – kontynuacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Sebastian Skuza** sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Szymon Tyburski** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Arnold Bresch** członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., **Sławomir Cyza** prezes Alstom Konstal S.A., **Rafał Leszczyński** prezes Grupy Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe „Bieżanów" Sp. z o.o., **Marita Szustak** prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR **, Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej, **Artur Marcinkiewicz** prezes zarządu Zakładów Automatyki Kombud S.A., **Hubert Meronk** prezes zarządu Siemens Mobility Sp. z o.o., **Rafał Regulski** prezes zarządu Kolejowych Zakładów Automatyki S.A., **Artur Szumisz** prezes zarządu TRAKCJA S.A. wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Niemiec** wiceprezes zarządu Track Tec S.A., **Marek Schabek** dyrektor Działu Projektów Transportowych INFRA Centrum Doradztwa Spółka z o.o., **Jerzy Szot** dyrektor ds. realizacji inwestycji MGGP S.A., **Radosław Terlecki** dyrektor techniczny Wytwórni Podkładów Strunobetonowych S.A. w Mirosławiu, **Dariusz Bac** przedstawiciel Budimex S.A., **Andrzej Wach** przedstawiciel PORR S.A. wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat problemów firm producenckich i wykonawczych wobec braku finansowania inwestycji kolejowych i braku wyższej waloryzacji zawartych kontraktów – kontynuacja. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie widzę, przystępujemy więc do realizacji porządku dziennego.

Prosiłbym przedstawiciela ministra finansów o zabranie głosu. Pan minister infrastruktury powiedział już w zasadzie wszystko na poprzednim posiedzeniu. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Sebastian Skuza:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, minister infrastruktury wychodzi naprzeciw postulatom branży budowlanej co do konieczności waloryzacji kontraktów budowlanych, zarówno drogowych, jak i kolejowych, o kwotę 10%. Łączne koszty waloryzacji to ok. 4 mld zł: 2 mld zł dla dróg i 2 mld zł dla kolei. Kontrakty drogowe, co chciałem zaznaczyć, już zostały zwaloryzowane poprzez zwiększenie lewarowania i zadłużenia Krajowego Funduszu Drogowego. Problem został rozwiązany w sposób bardzo

sprawny z uwagi na źródło finansowania inwestycji drogowych, czyli możliwość zwiększenia zadłużenia przez Krajowy Fundusz Drogowy.

Sytuacja w kolei jest bardziej skomplikowana z tego względu, że ta waloryzacja jeszcze nie miała miejsca, a inwestycje są finansowane z różnych źródeł: środków unijnych, budżetu państwa, środków MON-u, Funduszu Kolejowego, kredytów EBI.

Obecnie pracujemy, wraz z Ministerstwem Infrastruktury, nad nowym programem inwestycji kolejowych, który będzie przewidywał waloryzację obecnych kontraktów. Prace nie są łatwe, z tego względu samą kwotę finansowania mamy na poziomie 80 mld zł, z czego 35 mld zł to środki Unii Europejskiej wraz ze współfinansowaniem krajowym, a ponad 44 mld zł to finansowanie krajowe, na które obecnie poszukujemy pokrycia.

Mamy tu pewne rozbieżności z ministrem infrastruktury. Minister infrastruktury wskazuje wyłącznie na budżet. Nasza strona postuluje finansowanie z takich źródeł jak np. długoterminowe kredyty inwestycyjne oferowane np. przez Europejski Bank Inwestycyjny. Wiemy, że może to powodować pewne wątpliwości, jeżeli chodzi o kwestię zadłużenia zwłaszcza przez Krajowy Fundusz Drogowy, z tego względu, że Krajowy Fundusz Drogowy ma swoje własne przychody na określonym poziomie, natomiast Fundusz Kolejowy ma przychody na poziomie ok. 1,5 mld zł, co nie pozwalałoby zrobić tak dużego lewara jak na Krajowym Fundusz Drogowym, więc bezpośrednio przez Fundusz Kolejowy nie można byłoby wyobrażać sobie tak dużego finansowania.

Jako druga rzecz ze środków Funduszu Kolejowego obsługiwane jest zadłużenie, jakie PLK zaciągnęły w EBI. Można powiedzieć, że w 2023 r. wydatki Krajowego Funduszu Drogowego to już 23,5 mld zł, a obsługa zadłużenia to ok. 3 mld zł, więc myślę, że takie kwoty do obsługi z Funduszu Kolejowego nie byłyby możliwe, niemniej jednak intensywnie współpracujemy i staramy się w ramach 80 mld zł tego programu wyasygnować te kwoty i uwzględniać tam również wymagane kwestie związane z tym, że ceny te niestety idą jednak do góry.

Chciałbym wskazać jeszcze na kwestie związane z tym, że wartość dotychczasowego Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. to 76,7 mld zł, z czego środki budżetowe to ponad 41,3 mld zł. Dosyć ważnym źródłem dokapitalizowania, które można wykorzystać również w latach przyszłych, to dokapitalizowanie skarbowymi papierami wartościowymi na kwotę 5,7 mld zł.

Z tego miejsca chciałbym podziękować Ministerstwu Infrastruktury za dobrą współpracę i konstruktywne podejście, zwłaszcza w sytuacji, w jakiej teraz się znaleźliśmy. Jest to sytuacja spowodowana w dużej mierze czynnikami zewnętrznymi. Mamy duże wzrosty kontraktów. W tradycyjnym finansowaniu pierwotnej wartości inwestycji nie powinno podnosić się kosztów i ich finansowania, tego, co zostało zapisane w budżecie, ale rozumiemy, że sytuacja jest ekstraordynaryjna i poszukujemy jak najlepszych rozwiązań we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy są chętni do zabrania głosu? Pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przede wszystkim cieszymy się, że udało się namówić ministra finansów do obecności na posiedzeniu Komisji, bo jako branża od wielu, wielu miesięcy, mniej więcej przez ponad półtora roku, szukaliśmy jakiegoś kontaktu z ministrem przez rozmaite pisma, apele, także drukowane w prasie, żeby zechciał zainteresować się tematem finansowania inwestycji kolejowych i równiejszego traktowania tych inwestycji w stosunku do inwestycji drogowych. Albo nie mieliśmy żadnych odpowiedzi, albo mieliśmy odpowiedzi takie jak Wysoka Komisja na poprzednim posiedzeniu, takie, że ministra finansów to nie dotyczy. Ponieważ bardzo lubimy ministra Bittela, byliśmy skłonni zaprosić go na piwo i uzgodnić, że sami podejmiemy sobie decyzję o emisji obligacji przez Fundusz Kolejowy albo, jak poniesie nas fantazja, zadzwonimy do EBI po kredyt na 20 mld zł.

Cieszymy się więc, że jakieś prace trwają, tylko że one na pewno są spóźnione. Ta nierównowaga chyba najbardziej widoczna jest dzisiaj na posiedzeniu rządu, bo punkt pierwszy to jest nowy program budowy dróg. Oczywiście tam jest przejście części inwestycji realizowanych dzisiaj, ale jest to program o wartości prawie 300 mld zł. Punkt drugi to jest realizacja Krajowego Programu Kolejowego. Dla branży jest tam ochłap: 240 mln zł na waloryzację. Żartujemy, że to prawdopodobnie wystarczy na waloryzację kontraktów spółek z grupy PKP PLK. Być może o to chodzi, problem będzie rozwiązany. A jednak nie.

Wszyscy daliśmy radę – mówię tutaj także o ministrze finansów i ministrze infrastruktury – kiedy była pandemia, kiedy chuchaliśmy, dmuchaliśmy na inwestycje drogowe i kolejowe, żeby nie stanęły, żeby szły do przodu. Mówiliśmy o tym, jak ważny jest to element gospodarki narodowej, przynajmniej 10% PKB. Dzisiaj zrozumienia dla tego elementu gospodarki narodowej, jakim jest kolej… Firmy są obecne także na budowie dróg. To jest system naczyń połączonych, więc nie jest tak, że jak jest lepiej na drogach, a kolej niedomaga, to da się to jakoś zbilansować.

Dzisiaj – nie dzisiaj, bo już w ubiegłym roku, o czym alarmowaliśmy – zaczęło się od producentów, od zwolnień. Wtedy to było ok. 600 osób. Myślę, że dzisiaj będzie pewnie powyżej 1000 osób. Myślę, że w sytuacji, kiedy gospodarka światowa i nasza gospodarka w przyszłym roku zmierzają w kierunku 1% wzrostu PKB, kiedy robimy wszystko, żeby nie wzrosło bezrobocie, trzeba jednak poważniej podejść do tematu inwestycji kolejowych, jeżeli zaczęło się od producentów. Ci ludzie nie siedzą w domach, nie oglądają naszego posiedzenia Komisji, nie czekają z wypiekami na to, kiedy będą pieniądze, żeby wrócić do pracy, tylko zajęli się jakimiś innymi pracami. Odbudowa tego potencjału to nie jest więc tydzień czy nawet miesiąc. Jak w końcu, mam nadzieję, pojawią się pieniądze, może okazać się, że nie ma jak tych pieniędzy przerobić, bo producenci nie są w stanie dostarczyć rozjazdów czy podkładów. Sytuacja na dziś jest taka, że moce produkcyjne wykorzystywane do produkcji rozjazdów to 45%, podkłady to 23%, podrozjazdnice – nie będę mówił, ale może już powiem, choć to może być bardziej tajemnicza nazwa – to 42%. Generalnie prace te są kontynuowane nawet nie na pół gwizdka.

Po pierwsze, chcielibyśmy więc, żeby jak najszybciej przesądzona została kwestia poważnej waloryzacji. Dla branży jest ona szacowana na mniej więcej taką kwotę jak w branży drogowej, czyli ok. 2 mld zł. Te pieniądze muszą trafić jak najszybciej, bo firmy wykonawcze mają z kolei portfel zamówień i mają co robić, ale muszą zasilać swoje biznesy kolejnymi przetargami.

To pytanie do pana ministra finansów. Co prawda są niewielkie inwestycje drogowe w KPO, ale wczoraj pytałem generalną dyrekcję, czy te inwestycje idą bez czekania na KPO. Tak, idą. Zmieniamy sobie plan finansowy, inwestycje idą i źródła nas nie interesują. Chcielibyśmy więc jak najszybciej uzyskać źródła zastępcze dla KPO. Niech to będzie Polski Fundusz Rozwoju. Od lat mówimy jednak o tym, że inaczej trzeba traktować Fundusz Kolejowy, żeby był on miejscem ratunkowym dla branży kolejowej, jeżeli wpadamy w dołek z finansowaniem inwestycji. W taki dołek wpadliśmy, tylko że, jak mówiłem na poprzednim posiedzeniu Komisji, on różni się od poprzednich dołków tym, że wtedy były pieniądze, nie było projektów, a teraz stoimy w przedbiegach, chcemy realizować inwestycje, przetargi są z gwiazdkami, nie możemy ruszyć do przodu. Dobrze więc byłoby, gdyby minister infrastruktury czy PKP Polskie Linie Kolejowe mogły zacząć likwidować te gwiazdki.

Myślę, że koleżanka Marita Szustak z Izby Gospodarczej Transportu Lądowego powie o propozycjach tego, w jaki sposób można znaleźć źródła ich finansowania. Nie ma tu żadnego odkrywania Ameryki, bo, jak powiedziałem, piszemy przynajmniej od półtora roku, już półtora roku temu widząc, że sytuacja idzie w złym kierunku.

Podsumowując, to, czego chcemy, to przede wszystkim równe traktowanie. Nie może być tak, że jeżeli premier mówi, że kolej jest priorytetem rządu, to mamy wierzyć w hasła. Chcemy, żeby za tymi słowami coś było, a póki co widzimy, że drogi są kolejny krok do przodu. Nie dość, że mają już za sobą waloryzację, to dzisiaj dostaną jeszcze kolejny program wart 300 mld zł, a my musimy tutaj świecić oczami przed firmami producenckimi i przekonywać, że 200 mln zł, które dzisiaj rząd, mam nadzieję, przyjmie,

to nie jest wszystko i że kolej w najbliższym czasie ma szansę uzyskać kolejne finansowanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy jeszcze ktoś chce zabrać głos? Proszę bardzo.

Prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Marita Szustak:

Dzień dobry państwu, Marita Szustak, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego. Tak jak mówiłam ostatnio, reprezentuję ponad 70 podmiotów, wykonawców, producentów, usługodawców, przewoźników i właścicieli wagonów.

Po Adrianie trudno coś jeszcze dodać do tej wypowiedzi, ale jeżeli będziemy powtarzać, jak trudna jest sytuacja w branży kolejowej, być może osiągniemy wreszcie sukces. W 2016 r. mówiliśmy o jakimś dołku inwestycyjnym. Nie chcę używać mocnych słów, ale myślę, że każdy wypowiedziałby się, że dzisiaj stoimy nad przepaścią. Może nie wybrzmiało to, co powiedział Adrian: 23%, 45%. Jeżeli odniesiemy się chociażby do liczb, do potencjału rynku i skali problemu mierzonego np. podkładami, okaże się, że można wyprodukować 4,5 mln sztuk rocznie. Ciągle martwiliśmy się, czy polski przemysł da radę wykonać i – kolokwialnie mówiąc – przerobić te środki. Przemysł i wykonawcy znakomicie się do tego przygotowali. Jest to więc 4,5 mln sztuk. W tym roku sprzedano 990 tys. sztuk, a na przyszły rok zamówień w zasadzie brak.

Trudno nam zrozumieć, dlaczego w jednym resorcie infrastruktury tak różnie traktowane są drogi i kolej przez Ministerstwo Finansów. Trudno zrozumieć, dlaczego można zadłużać fundusz drogowy, a nie można kolejowego. Fundusz drogowy przez sześć ostatnich lat to ok. 110 mld zł, kolejowy to 10 mld zł. Waloryzacja na drogach to 2,4 mld zł, a dla kolei mamy na stole 228 mln zł. Proszę państwa, kolej nie może być wiecznie zakładnikiem środków z UE. Nie było widać, jak przez lata dostawaliśmy środki, a potem zastanawialiśmy się, co za nie zrobić. Teraz jest odwrotnie. Jak podkreślamy, są projekty, są ogłoszone przetargi, są nawet przetargi rozstrzygnięte, a PLK nie może ich podpisać.

Chciałabym też powiedzieć, że jako kolej nie zawiedliśmy gospodarki w pandemii. Nie zatrzymaliśmy ani jednej budowy. Ponosiliśmy dodatkowe koszty, nie mając żadnych refundacji z tarcz, bo nie korzystaliśmy z tarcz covidowych. Podobnie jest teraz. Teraz waloryzacja kontraktów jest na barkach generalnych wykonawców, ponieważ nie chcemy, żeby te budowy stanęły. Chcemy dokończyć tę perspektywę finansową w terminie, więc generalni wykonawcy waloryzują kontrakty dla podwykonawców i dostawców, tak żeby tych robót nie wstrzymywać. Na nieszczęście wiele kontraktów w ogóle nie ma 5-procentowej waloryzacji koszykowej. Tam wykonawcy są już pod ścianą, bo nie jesteśmy instytucjami finansowymi. Po prostu nie mamy już z czego tego finansować. Nie chcę być czarnowidzem, ale kiedyś prawdopodobnie wykonawcy będą gdzieś zmuszeni zejść z tych kontraktów albo wstrzymać roboty.

Chciałabym podkreślić jeszcze jedno, to, co powiedział Adrian. Myślę, że nie zdajemy sobie sprawy z tego, że wykształcenie inżyniera, który spełnia standardy do prowadzenia robót na kolei, to 10 lat. Jeśli ci ludzie odejdą, to faktycznie trudno będzie pozyskać ich z powrotem. Jak te środki będą, będziemy niestety oglądać się na zewnątrz na to, kto wykona te kontrakty, a to na pewno nie przyniesie korzyści dla rozwoju polskiego przemysłu, polskiej gospodarki. Dlatego tak istotne jest to, co podkreślamy od zawsze: powrót do Funduszu Kolejowego i znalezienie sposobu, żeby go zadłużać, bo, jak powiedziałam, niezrozumiałe jest, dlaczego można to robić na drogach, dlaczego drogi nie mają żadnych górek i dołków inwestycyjnych i w zasadzie suchą stopą przechodzą z perspektywy do perspektywy, w my, jeśli chodzi o wykonawców, możemy dotrwać w ograniczonym składzie do końca przyszłego roku. Myślę, że producenci będą mieć z tym problem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym zapytać o konkretną inwestycję, która dotyczy Łodzi. Chodzi o budowę tunelu średnicowego, a dokład-

nie o pięć tuneli, które łączą Łódź Kaliską i Łódź Fabryczną. To inwestycja warta 1,7 mld zł, z czego 1,4 mld zł finansowane jest z UE. Wiemy o dość dużych problemach, o przerwach, które miały miejsce w tym roku. Były one spowodowane oczywiście problemami finansowymi.

Chciałbym zapytać, czy te stawki zostały urealnione. Czy są jakiekolwiek zaległości finansowe? Wiemy o kolejnych wykonawcach, którzy schodzą z budowy, a myślę, że jest to nie tylko kluczowa inwestycja dla Łodzi, ale kluczowa również z punktu widzenia państwa, bo to są tunele, które będą dalej łączyły i Warszawę z Poznaniem, i Warszawę z Wrocławiem. W związku z tym mam pytanie, czy stawki zostały urealnione, czy inwestycja jest zagrożona finansowo, czy znalazły się środki i czy zostały dopisane dodatkowe umowy, aby urealnić koszty tej inwestycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeszcze pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję. O jednej rzeczy zapomniałem. Jak mówiłem, odbijamy się od drzwi Ministerstwa Finansów. Argument, że minister lubi kolej, jest taki – od razu go powiem, żeby zaoszczędzić czas – że jest przecież Kolej Plus i większe pieniądze z budżetu państwa. OK, świetnie, tylko że te pieniądze nie trafią w tym roku i nie trafią w przyszłym, bo są one odłożone w czasie. To finansowanie potrzebne jest tu i teraz. To, że nie ma zrozumienia dla kolei, to jest przykład z ostatnich dni. Jest czysto hipotetyczna dyrektywa UE, którą trzeba wprowadzić do polskiego prawa, czyli możliwość obniżenia stawek za dostęp do infrastruktury, o co branża też oczywiście walczy. Stanowisko ministra finansów to „nie”, podczas gdy tysiące ciężarówek hula bezpłatnie po tysiącach kilometrach dróg, ciężarówki rozjeżdżają drogi i tutaj tych kosztów minister finansów nie widzi.

Kończąc, podam jeden przykład, o którym zapomniałem, pokazujący na podstawie pewnej inwestycji, że zainwestowanie pieniędzy w infrastrukturę jednak się opłaca. Inwestycja jest o wartości 150 mln zł: wkład unijny to 105 mln zł, budżet to tylko 45 mln zł. Potem, jak weźmiemy pod uwagę poszczególne etapy: nabywanie gruntów, projektowanie, pensje, które tutaj trzeba płacić, nabywanie materiałów, potem praca, podatki VAT, CIT, ZUS, z 45 mln zł, które budżet włożył, wraca do niego dokładnie 31,3 mln zł. To jest chyba najlepszy dowód, pomijając już jakiekolwiek inne, że infrastruktura pracuje potem dla gospodarki. To jest najlepszy dowód na to, że warto inwestować, w drogi oczywiście też, chociaż wolelibyśmy pewnie w mniejszym zakresie, ale w kolej także. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo.

Prezes Grupy Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe „Bieżanów” Sp. z o.o. Rafał Leszczyński:

Rafał Leszczyński, jestem prezesem Grupy KZN „Bieżanów”, jednocześnie członkiem zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego odpowiedzialnego za sytuację producentów.

Proszę państwa, przedstawię historycznie, że w związku z bardzo dużym uzależnieniem, właściwie 70, 80-procentowym, kolei od środków unijnych producenci regularnie, co dwa, trzy, cztery lata, wpadają w dokładnie takie same problemy, tzn. takie, że zamiast posiadania fluktuacji rynku od 80% do 30–40%, wpadamy w takie dołki, które w niektórych sytuacjach tak naprawdę zahaczają o zero. Nie da się normalnie, racjonalnie prowadzić jakiejkolwiek działalności gospodarczej, kiedy wahanie rynku jest od 100%, a nieraz przy koniunkturach 150% do zera, np. przez pół roku czy przez rok. To jest praktycznie niemożliwe, a w związku z uzależnieniem od środków unijnych regularnie wpadamy dokładnie w takie sytuacje.

Rynek producentów kolejowych to jest rynek bardzo wysokospecjalistyczny. To są rozjazdy kolejowe, które są obłożone bardzo wysokimi normami odbioru. To jest SRK. To, proszę państwa, wszystko, co wpływa na bezpieczeństwo prowadzenia sieci kolejowej. Jeżeli doprowadzimy do tego, że radykalnie zredukujemy kadrę specjalistyczną w tych

firmach, a w przyszłym roku dokładnie to nam grozi, dlatego że ze względu na kryzys, który u producentów trwa już od roku, zaraz wyjaśnię – dlaczego, a u wykonawców pojawi się dopiero w przyszłym i w kolejnym… Jeżeli tak radykalnie zredukujemy potencjał specjalistyczny, który ucieknie z branży, to wpłynie to na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego w Polsce. Po drugie wpłynie to na dostępność wszystkich komponentów. To wpłynie na dostępność SRK, na dostępność części rozjazdowych itd. Proszę zdawać sobie sprawę, w jakim jesteśmy momencie.

Dlaczego producenci wpadli wcześniej? Ponieważ przy poprzednim dołku, o którym mówiła tu prezes Marita, czyli w 2016 r., został wymyślony mechanizm stabilizacji producentów, który nazywał się „wcześniejszym zakupem materiałów", czyli przetargi unijne zostały już uruchomione, ale wiadomo, że zanim te elementy zostaną zabudowane, mija pół roku, rok itd. Wymyślono więc mechanizm wcześniejszego zakupu po to, żeby producenci mieli co produkować. W 2016 r. było podobnie, bo nie mieli co produkować, ale dzięki wcześniejszemu zakupowi materiału sytuacja została ustabilizowana.

Nie jest natomiast tak, że w tym momencie wzięto jakieś dodatkowe przetargi. Po prostu wzięto materiał z przetargów z przeszłości i przesunięto go w tył. Właśnie dlatego kryzys na rynku producentów trwa już od roku: dlatego że materiał z późniejszych przetargów był wykonany wcześniej. Muszą państwo zrozumieć to, że dzięki mechanizmowi uratowaliśmy sytuację w 2016 r., ale przez to sytuacja u producentów jest trudniejsza już od roku.

Proszę państwa, jest czas na podejmowanie decyzji o stabilizacji finansowania na kolei. Jeżeli tego nie zrobimy, w przyszłym roku ten rynek czeka zapaść. Niektórzy producenci już zwolnili i zredukowali 50, 60% załogi. W przyszłym roku będziemy dążyć do zera. Proszę państwa, na rynku podkładów sytuacja jest dramatyczna. To jest 20%. Tam redukcje poszły już o 50%. W przyszłym roku nie ma perspektyw na nic. Weźcie odpowiedzialność za bezpieczeństwo ludzi i transportu kolejowego w Polsce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Zgłaszał się pan poseł Suchoń, którego już nie ma. Jeszcze raz pani? Proszę bardzo.

Prezes IGTL Marita Szustak:

Marita Szustak. Chciałabym jednak, żeby w tej dyskusji wybrzmiały dwa pytania branży. Pierwsze pytanie jest do pana ministra finansów, żebyśmy mogli zrozumieć, jaka jest różnica w funduszach: kolejowym i drogowym, i dlaczego można zadłużać jeden, a drugiego nie można.

Pytanie drugie: Kiedy możemy spodziewać się środków na waloryzację na kontraktach kolejowych? Wszyscy chwalimy się, że drogi są już po wszystkich aneksach. Kiedy waloryzacja na kontraktach kolejowych? Proszę pozwolić nam zrozumieć, czym różnią się te dwa fundusze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń. Proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MF Sebastian Skuza:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, wydawało mi się, że wyjaśniłem, na czym polega ta różnica. Fundusz Kolejowy jest znacznie mniejszy. Nie zrobi się tam takiego lewara jak w Krajowym Funduszu Drogowym i nie sfinansuje się takiego zadłużenia obsługi, gdybyśmy chcieli mieć skalę na Fundusz Kolejowy podobną do skali na Krajowy Fundusz Drogowy.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, to nie minister finansów ustala, co jest priorytetem: drogi czy koleje. Tutaj wybrzmiewa mniej więcej taki obraz, że minister finansów jest hojny dla dróg, a mniej hojny dla kolei. Nie mogę się z tym zgodzić. Będąc w Ministerstwie Finansów już od 2020 r., negocjowałem z panem ministrem i myślę, że wynegocjowaliśmy bardzo duży wieloletni program. Chodzi o program modernizacji PKP Intercity. Poza Krajowym Programem Kolejowym mamy również takie programy jak rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych, program uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej, wsparcie zadań zarządców

infrastruktury kolejowej. Myślę więc, że są tutaj wykazane konkretne przykłady pokazujące, że kolej wcale nie jest traktowana w sposób inny i marginalny.

Z tego, co podpowiadają mi koledzy z departamentu, jeżeli chodzi o kwestie RPO, w RPO te kontrakty będą zwaloryzowane. Pracujemy nad tym, by również dla kolei wypracować jak najlepsze rozwiązania, ale, tak jak powiedziałem, to nie jest kwestia ministra finansów, bo to nie minister finansów inicjuje wieloletnie programy, czy to dla kolei, czy to dla dróg. Tu jest kwestia Ministerstwa Infrastruktury i pewnych priorytetów. Myślę, że gdyby okazało się, że na drogach zbudowane jest wszystko, nie byłoby problemu z przerzucaniem środków na finansowanie kolei. Nie mogę natomiast zgodzić się z tezą, że minister finansów inaczej, dużo gorzej traktuje kolej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń, zamykam więc posiedzenie Komisji. Dziękuję serdecznie… Jeszcze pan? To proszę.

Prezes zarządu Zakładów Automatyki Kombud S.A. Artur Marcinkiewicz:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, przyjechaliśmy tutaj, żeby usłyszeć od państwa odpowiedzi na nasze dwa pytania. Po pierwsze: Co z waloryzacją? Po drugie: Co z KPO? Co z przyszłością?

Chcę państwu powiedzieć, że jestem… Przepraszam, nie przedstawiłem się. Artur Marcinkiewicz, prezes zarządu Zakładów Automatyki Kombud. Jestem przedstawicielem kolejowej branży producentów, a jednocześnie przedstawicielem branży sterowania ruchem kolejowym.

Przyłączam się do tego, co powiedział Rafał Leszczyński, mój poprzednik. Szanowni państwo, komputerowe systemy kierowania ruchem kolejowym to nie są byle jakie systemy. Potrzebujemy programistów. Chciałem państwa prosić, żebyście państwo skupili się na kilka minut, ponieważ my też oderwaliśmy się od naszych obowiązków i przyjechaliśmy specjalnie na to posiedzenie Komisji.

Proszę o odpowiedź. Co mam powiedzieć pracownikom w przyszłym tygodniu przy okazji Wigilii? Jaka jest perspektywa na 2023 r.? Co mam powiedzieć pracownikom? Że co? Że będą zwolnienia? Co mam powiedzieć wysoko wykształconym programistom, którzy mają masę ofert pracy z rynku z innych branż? Co mam powiedzieć: żeby sobie poszli do innej branży? Wiecie państwo, czym to grozi? Tym, że za chwilę będziemy niestety grzebać nasz, polski przemysł.

Jestem przedstawicielem polskiej firmy z polskim kapitałem. Chcemy się rozwijać. Specjalnie przez lata budowaliśmy nasze zasoby z myślą o perspektywie unijnej, o inwestycjach. Rozbudowaliśmy hale, żeby zapewnić jeszcze lepszą jakość produkcji, lepsze standardy produkcji. Co w tym momencie mamy zrobić: przebranżowić się? Szanowni państwo, mam kartkę, która jest ciągle biała. Nie mam czego zapisać. Nie mam konkluzji z dzisiejszego spotkania. Co mam powiedzieć pracownikom w przyszłym tygodniu, pewnie nie tylko ja, bo większość z nas będzie organizowała takie spotkania? Jak mamy wytłumaczyć, że niczego od państwa nie usłyszeliśmy? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeszcze pan prezes.

Prezes Grupy KZN „Bieżanów” Sp. z o.o. Rafał Leszczyński:

Chciałbym dodać jeszcze jedno. W wypowiedzi Ministerstwa Finansów wybrzmiał optymizm. Zapraszamy pana ministra na wręczanie zwolnień w naszych firmach w przyszłym roku. Będzie optymistycznie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń. Jeszcze pan prezes Furgalski, tak?

Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

Tak, ale już naprawdę ostatni raz. Te kartki są białe, puste, nie jesteśmy w stanie niczego zapisać. Ja to pół biedy, ale są szefowie firm, którzy wrócą do siebie i coś będą musieli powiedzieć pracownikom na świątecznych spotkaniach, czy to idzie do przodu, czy nie idzie. Generalna dyrekcja i program budowy dróg idzie do przodu. Kolej stoi w miejscu,

bo nie ma finansowania. Już naprawdę nie wiem, kto jest odpowiedzialny za to finansowanie. Nie mówimy o jakichś inwestycjach, które sobie wymyśliliśmy, tylko są to inwestycje zapisane w rządowych, przyjętych przez rząd projektach, a mimo to roi się tam od gwiazdek, nie świątecznych, wigilijnych, i nie można ruszyć do przodu. Jak mówię, to nie są żadne nowe pomysły, to wszystko jest zapisane w programach rządowych. Jak więc mamy zrozumieć, kto jest odpowiedzialny za to, że tam jest gwiazdka i brak finansowania?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo.

Przedstawiciel PORR S.A. Andrzej Wach:

Dzień dobry państwu. Andrzej Wach, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, ale też jeden z generalnych wykonawców w firmie PORR. Powtórka z historii: kilkanaście lat temu – patrzę w oczy niektórym z panów posłów – też mówiliśmy, że są pieniądze na drogi, nie ma pieniędzy na kolej. Były to lata 2005–2010. Później powtórzyło się to w latach 2015 i 2016. Dzisiaj jesteśmy w podobnej sytuacji, podobnej, ale zasadniczo innej. Kiedyś, w latach 2005–2010, przekonywaliśmy, że naprawdę jest sens wydawać pieniądze na koleje, ale mówiły to osoby ze strony kolei, zamawiającego. Takie niedowierzanie co do sensu było po stronie tych, którzy decydowali o pieniądzach na kolej, ministerstwa, władz rządowych, ale też w gronie posłów.

Teraz natomiast duże pieniądze wydane w ostatnich latach, to trzeba przyznać, potwierdziły, że wydawanie tych pieniędzy ma głęboki sens. Dlaczego? Ano dlatego, że pasażer wrócił na kolej. Nie wiem, czy państwo wiedzą, ale jako ludzie kolei wiemy i widzimy, że jest więcej pasażerów niż przed COVID-em. Co to znaczy? Pieniądze, które wydaliśmy na linie kolejowe, na drogi, na dworce, na tabor, zauważa pasażer i polskie społeczeństwo. Reprezentuję teraz firmę wykonawczą. Proszę nam wierzyć, nie wolno zmarnować tego potencjału, który został wypracowany przez ostatnich kilka czy kilkanaście lat od lat 2005–2010. Tego potencjału nie można zmarnować. To, co mówią dwaj producenci, KZN i Kombud… Wypowiadają i mówią, jak faktycznie jest. Zwolnienia są ewidentne. Podobne jest spowolnienie robót na realizowanych kontraktach, które faktycznie są wykonywane.

Przyznaję, że mnie w sposób szczególny doskwiera ta sytuacja, gdzie są pieniądze na drogi, a nie ma pieniędzy na kolej. Patrzę w kierunku dyrektora departamentu w Ministerstwie Finansów. Pamiętamy, jak zabiegaliśmy, żeby to było równo traktowane. Nie dopuśćmy do tego, żeby ten proces się pogłębiał. Wniosek, który tutaj niejednokrotnie był wypowiadany, jest taki: waloryzacja tu i teraz. Panie ministrze finansów, nie wolno odwlekać tej decyzji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń. Czy pan minister chce odnieść się do któregoś ze sformułowań?

Sekretarz stanu w MF Sebastian Skuza:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo krótko powiem tak. Padały tutaj dosyć gorzkie słowa. Też mogę powiedzieć, że chętnie zaprosiłbym na negocjacje budżetowe. Jakie tam są problemy? Powiem, że zestawić budżet w tak trudnym czasie i w tak niepewnym otoczeniu gospodarczym nie jest łatwo. Tak jak powiedziałem, jesteśmy otwarci na wspieranie kolei i będziemy dążyć do tego, żeby te kwestie były jak najszybciej uregulowane, ale nie można podchodzić do tego tak, że przyjedziemy na posiedzenie Komisji i wyjedziemy stąd z wiążącymi deklaracjami.

Mam pytanie, pozostawię je retorycznie. W trakcie prac parlamentarnych nie spotkałem się z taką poprawką, żeby ktoś z którejś ze stron zgłaszał poprawki, żeby zmniejszać finansowanie na drogi, a zwiększać finansowanie na kolej. Jak już powiedziałem – wymieniałem te przykłady – jeżeli chodzi o kwestię papierów, np. dokapitalizowanie papierami wartościowymi, co jest również możliwe, były przekazywane znaczne środki na koleje.

Jak powiedziałem, poza Krajowym Programem Kolejowym są również inne programy. Ze strony Ministerstwa Finansów nie ma tutaj jakiś zastrzeżeń, żeby kolej nie była traktowana… że jest traktowana na jakichś gorszych warunkach. Jak powiedziałem, jeżeli chodzi o Fundusz Kolejowy, tam środki, jeżeli chodzi o źródła finansowania, są dużo mniejsze i nie wydoliłyby do sfinansowania tak dużego finansowania dłużnego, jak to jest w Krajowym Funduszu Drogowym. Jeżeli chodziłoby o kwestię zmiany proporcji zasilania tych funduszy, musiałaby to być zmiana polityki państwa. To nie jest mój poziom. Środki na koleje są bardziej priorytetowe niż na drogi, ale, jak powiedziałem, to nie jest poziom wiceministra finansów odpowiedzialnego za budżet. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Na tym zakończyliśmy posiedzenie Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji. Serdecznie dziękuję.